

(12)特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2005年7月28日 (28.07.2005)

PCT

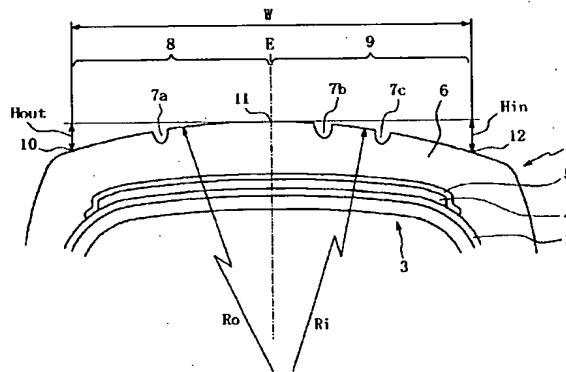
(10) 国際公開番号
WO 2005/068225 A1

- (51) 国際特許分類⁷: B60C 11/00, 11/04 (72) 発明者; および
(21) 国際出願番号: PCT/JP2004/018913 (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 藤田 一人 (FUJITA, Kazuto) [JP/JP]; 〒1878531 東京都小平市小川東町3-1-1 株式会社 ブリヂストン 技術センター内 Tokyo (JP).
(22) 国際出願日: 2004年12月17日 (17.12.2004)
(25) 国際出願の言語: 日本語 (74) 代理人: 杉村 興作 (SUGIMURA, Kosaku); 〒1000013 東京都千代田区霞が関3丁目2番4号 霞山ビルディング 7F Tokyo (JP).
(26) 国際公開の言語: 日本語
(30) 優先権データ: 特願2004-008849 2004年1月16日 (16.01.2004) JP (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA,
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 株式会社 ブリヂストン (BRIDGESTONE CORPORATION) [JP/JP]; 〒1048340 東京都中央区京橋1丁目10番1号 Tokyo (JP).

[続葉有]

(54) Title: PNEUMATIC TIRE

(54) 発明の名称: 空気入りタイヤ



(57) Abstract: A pneumatic tire capable of co-existing both a steering stability on a dry road surface and a water-discharge property on a wet road surface at a high level while suppressing conicity by appropriating the effective ground-contact area of a tread part and the shape of the cross section of a tread ground-contact surface in the lateral direction of the tire. In the tire (1), a plurality of peripheral grooves (7a), (7b), and (7c) extending along a tire equatorial plane (E) are formed in the tread part (6), and asymmetrical tread patterns are formed in both tread half areas (8) and (9). When the tire (1) is installed on a vehicle, the effective ground-contact area (S_{out}) of the tread half area (8) positioned on the outside of the vehicle is larger than the effective ground-contact area (S_{in}) of the tread half area (9) positioned on the inside of the vehicle, and a tire radial distance (H_{out}) from a tread ground-contact edge (10) positioned on the outside of the vehicle to a tread part tread position (11) crossing the tire equatorial plane (E) is smaller than a tire radial distance (H_{in}) from a tread ground-contact edge (12) positioned on the inside of the vehicle to a tread part tread position (11) crossing the tire equatorial plane.

(57) 要約: トレッド部の有効接地面積とトレッド接地面のタイヤ幅方向断面形状の適正化を図ることにより、コニシティを抑制しつつ、ドライ路面での操縦安定性とウェット路面での排水性の双方を高いレベルで両立させたタイヤを提供する。タイヤ1は、トレッド部6に、タイヤ赤道面Eに沿って延びる複数本の周方向溝7a、7b、7cを具え、両トレッド半区域8、9に非対称のトレッドパターンを形

[続葉有]

WO 2005/068225 A1



NL, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

- (84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR),

添付公開書類:

— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

成してなる。タイヤ1は、車両装着姿勢にて、車両外側に位置するトレッド半区域8の有効接地面積 S_{out} が、車両内側に位置するトレッド半区域9の有効接地面積 S_{in} よりも大きく、かつ車両外側に位置するトレッド接地縁10から、タイヤ赤道面Eと交差するトレッド部踏面位置11までのタイヤ径方向距離 H_{out} が、車両内側に位置するトレッド接地縁12から、タイヤ赤道面と交差するトレッド部踏面位置11までのタイヤ径方向距離 H_{in} よりも小さい。